

PUB-NO: EP000566758A1

DOCUMENT-IDENTIFIER: EP 566758 A1

TITLE: DETECTOR UNIT FOR CONTROLLING A
PASSENGER PROTECTION SYSTEM OF A VEHICLE

PUBN-DATE: October 27, 1993

INVENTOR-INFORMATION:

NAME	COUNTRY
DIRMEYER, JOSEF DIPL-ING	DE
MADER, GERHARD DR DIPL-PHYS	DE

ASSIGNEE-INFORMATION:

NAME	COUNTRY
SIEMENS AG	DE

APPL-NO: EP92106898

APPL-DATE: April 22, 1992

PRIORITY-DATA: EP92106898A (April 22, 1992)

INT-CL (IPC): B60R021/00, G01P001/00 , H05K005/00

EUR-CL (EPC): G01P001/00 ; H05K005/00, B60R021/00 ,
H05K003/28

US-CL-CURRENT: 181/282, 280/734

ABSTRACT:

CHG DATE=19990617 STATUS=O> Detector unit (E), which serves to control a vehicle-occupant protection system in the event of an accident and has a fracture-prone or deformation-prone sensor arrangement (M) which can detect

accelerations and/or decelerations by means of a seismic mass, and has a holder (H/T) which attaches the detector unit (E) to an object (G/B). Its surface is touched by a soft flexible damping element (D1/D2). In the event of a jolt which is hard in comparison with the jolt which acts directly on the detector unit (E) in the event of an accident, the damping element (D1/D2) damps the mechanical vibrations of the detector unit (E) which occur, namely for example in the event of an impact after the circuitry housing (G/B/S) which contains the sensor unit (E) is accidentally dropped. <IMAGE>



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



Veröffentlichungsnummer: **0 566 758 A1**

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: 92106898.7

(51) Int. Cl.⁵: **B60R 21/00**, **G01P 1/00**,
H05K 5/00

(22) Anmeldetag: 22.04.92

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
27.10.93 Patentblatt 93/43

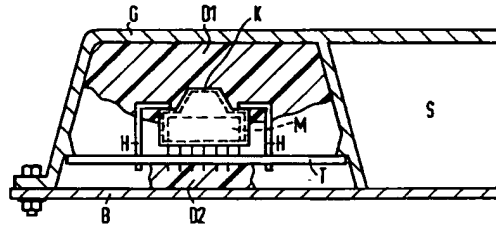
(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB SE

(71) Anmelder: **SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT**
Wittelsbacherplatz 2
D-80312 München(DE)

(72) Erfinder: **Dirmeyer, Josef, Dipl.-Ing.**
Neuenschwand 64
W-8465 Bodenwöhr(DE)
Erfinder: **Mader, Gerhard, Dr. Dipl.-Phys.**
Ringstrasse 21
W-8401 Thalmassing(DE)

(54) **Sensoreinheit zur Steuerung eines Insassenschutzsystemes eines Fahrzeuges.**

(57) Sensoreinheit (E), welche bei einem Unfall zur Steuerung eines Insassenschutzsystemes eines Fahrzeuges dient, mit einer bruch- oder verformungsgefährdeten Sensoranordnung (M), welche Beschleunigungen und / oder Verzögerungen mittels einer seismischen Masse erfassen kann, und mit einer Halterung (H/T), welche die Sensoreinheit (E) an einem Objekt (G/B) befestigt. Ihre Oberfläche wird von einem weichen nachgiebigen Dämpfungselement (D1/D2) berührt. Das Dämpfungselement (D1/D2) dämpft bei einem - im Vergleich zu dem Stoß, welcher bei dem Unfall unmittelbar auf die Sensoreinheit (E) wirkt - harten Stoß die auftretenden mechanischen Erschütterungen der Sensoreinheit (E), nämlich z.B. bei einem Aufprall nach einem versehentlichen Fallenlassen eines die Sensoreinheit (E) enthaltenden Schaltungsgehäuses (G/B/S).



EP 0 566 758 A1

Die Erfindung geht von dem im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 definierten Gegenstand aus, der für sich in zahlreichen Varianten vorbekannt ist.

Der Stoß, welcher unmittelbar auf die Sensoreinheit bei dem Unfall wirkt, ist weich im Vergleich zu dem abrupten Stoß, welcher unmittelbar auf die Sensoreinheit beim Aufprall nach einem versehentlichen Fallenlassen der Sensoreinheit oder beim Fallenlassen eines die Sensoreinheit enthaltenden Schaltungsgehäuses auf einen harten Steinboden wirkt. Solche abrupten, harten Stöße treten z.B. während der Fertigung und Endmontage von Schaltungsgehäusen auf, welche neben der Sensoreinheit noch die Auslöseschaltung zur Steuerung eines Kfz-Airbagsystems aufweisen und der harte Stoß - womöglich zunächst unerkannt - die bruchgefährdete bzw. verformungsgefährdete Sensoranordnung beschädigt.

Die Aufgabe,

- Beschädigungen der Sensoranordnung bei solchen harten Stößen weitgehend zu vermeiden,

wird erfindungsgemäß durch den im Patentanspruch 1 definierten Gegenstand gelöst.

Die in den Unteransprüchen definierten Gegenstände gestatten, zusätzliche Vorteile zu erreichen. U.a. gestatten nämlich die zusätzlichen Maßnahmen gemäß dem Patentanspruch

2 bis 6, eine breite Palette unterschiedlicher Materialien für das Dämpfungselement verwenden zu können,

7, bereits mit besonders wenig Dämpfungselement-Masse eine deutliche Vorsorge gegen die Gefährdung durch Bruch bzw. durch bleibende Verformungen der Sensoranordnung erreichen zu können,

8 und 9, auf unterschiedliche Weisen jeweils eine besonders gute Vorsorge gegen die Bruchgefährdung bzw. Verformungsgefährdung der Sensoranordnung erreichen zu können, wobei beide Weisen auch miteinander kombiniert angewendet werden können,

10, eine besonders gute Vorsorge gegen die Bruchgefährdung der insofern besonders gefährdeten Mikromechanik solcher Sensoranordnungen erreichen zu können,

11, die eigentliche Sensoranordnung vor Verschmutzungen oder vor chemischen Angriffen durch das Dämpfungselement verschonen zu können,

12, die Vibrationsenergien noch besser insbesondere dadurch dämpfen zu können, daß das Dämpfungselement auch die Vibrationen des äußeren Gehäuses dämpft, und

13, die Sensoreinheit geschickt in einem Schaltungsgehäuse so unterzubringen zu können, daß das Schaltungsgehäuse die von der Sensorin-

heit gesteuerte Elektronik aufnehmen kann, daß die Sensoreinheit in einer engen eigenen Kammer unter wenig Aufwand für die Dämpfungselement-Masse und damit mit wenig Eigengewicht erfindungsgemäß gegen die harten Stöße geschützt wird, und daß leicht vermieden werden kann, daß die Elektronik durch Dämpfungselement-Massen verschmutzt wird.

Die Erfindung und Weiterbildungen derselben werden anhand des in der Figur gezeigten Schemas eines Ausführungsbeispiels der Erfindung weiter erläutert, welche der Übersichtlichkeit wegen möglichst einfach dargestellt wurde.

Diese Figur zeigt die Sensoreinheit E, welche hier beispielhaft durch eine gekapselte, nämlich in einer Sensorkapsel K angebrachte, gegen harte Stöße besonders empfindliche Mikromechanik M gebildet wird, die ihrerseits Beschleunigungen und / oder Verzögerungen mittels einer seismischen Masse erfassen kann und dazu besonders bruchempfindliche, zarte Siliziumteile enthält. Die elektrischen Anschlüsse der Sensoreinheit E sind ihrerseits auf einer Leiterplatte T angelötet. Zusätzlich wird zur Versteifung die Sensoreinheit E noch mit einem metallischen hutähnlichen Bügel H gehalten, wobei dieser Bügel H seinerseits ebenfalls an der Leiterplatte T angelötet ist. Die Leiterplatte T zusammen mit dem Bügel H bilden eine Halterung H/T, welche die Sensoreinheit E relativ starr in ihrer Lage zu halten vermag.

Die Leiterplatte ist ihrerseits in einer kleinen Kammer G/B oder Bucht G/B eines z.B. aus Alu-Spritzguß bestehenden Schaltungsgehäuses G/B/S befestigt. Im Teil S - evtl. teilweise auch in der Kammer G/B - ist die Elektronik untergebracht, welche durch die Sensoreinheit E gesteuert wird und bei einem Unfall des Fahrzeuges das Insassenschutzsystem auslösen soll.

Erfindungsgemäß wird die Oberfläche der Sensoreinheit E von einem weichen nachgiebigen Dämpfungselement berührt, das jeweils z.B. einen weitgehend formstabile Asphaltklumpen darstellt, vgl. die Masse D1. Bei dem gezeigten Beispiel sind sogar zwei Dämpfungselemente angebracht, vgl. D1 und D2, die beide die Sensoreinheit E berühren.

Das eine Dämpfungselement D1 berührt im gezeigten Beispiel die Oberseite der Sensorkapsel K der Sensoreinheit E, sowie Teile des im Prinzip ebenfalls vibrierfähigen Bügels H, wobei sich dieses Dämpfungselement D1 zusätzlich gegen den Grund G der Kammer G/B des Schaltungsgehäuses G/B/S abstützt und damit zusätzlich Vibrationen im Mantel des Schaltungsgehäuses G/B/S ebenfalls dämpft.

Die andere Sensoreinheit D2 berührt im gezeigten Beispiel nur in vibrierfähigen Teilen der Halterung H/T der Sensoreinheit E, ohne die Sen-

sonst in die Ebene des Stoßes zu berühren. Zusätzlich stützt sich das Dämpfungselement D2 gegen den Boden der Kammer G/B des Schaltungsgehäuses G/B/S ab, wodurch das Dämpfungselement D2 zusätzlich Vibrationen im Mittel des Bodens B des Schaltungsgehäuses G/B/S dämpft.

Das Dämpfungselement D1/D2 besteht erfindungsgemäß aus einer weichen nachgiebigen Masse, welche Vibrationsenergien dämpft, eben z.B. aus klebrigem, zähen, stark dämpfenden Asphalt, - zumindest enthält das Dämpfungselement erfindungsgemäß eine solche Vibrationen dämpfende Masse. Der Dämpfungselement D1/D2 dämpft bei einem - im Vergleich zu dem Stoß, welcher bei dem Unfall unmittelbar auf die Sensoreinheit E wirkt - harten Stoß die auftretenden mechanischen Erschütterungen der Sensoreinheit E.

So kann sowohl das Dämpfungselement D1 als auch das Dämpfungselement D2 - z.B. beim Aufprall nach einem versehentlichen Fallenlassen des die Sensoreinheit E enthaltenden Schaltungsgehäuses G/B/S auf einen harten Steinplattenboden - die Mikromechanik M vor Bruch schützen, weil das Dämpfungselement D1 bzw. D2 jeweils weitgehend die dabei auftretenden Vibrationsenergien dämpft.

Der Stoß, welcher unmittelbar auf die Sensoreinheit bei dem Unfall wirkt, ist weich im Vergleich zu dem abrupten Stoß, welcher unmittelbar auf die Sensoreinheit beim Aufprall nach einem versehentlichen Fallenlassen der Sensoreinheit oder beim Fallenlassen eines die Sensoreinheit enthaltenden Schaltungsgehäuses wirkt. Der beim Unfall auf die Sensoreinheit E wirkende Stoß wird also praktisch ungedämpft aus der Sensoreinheit E übertragen, so daß dieser Stoß bei der Erfindung durch die bruchempfindliche Mikromechanik M gemessen werden kann, - und zwar i.d.R. ohne daß dieser Stoß die Mikromechanik M zerstören würde. Das Dämpfungselement dämpft also bevorzugt die hochfrequenten Komponenten der Vibrationen bei einem harten Stoß, aber bevorzugt nicht jene niederfrequenten Komponenten von mechanischen Erschütterungen, welche bei einem Unfall des Fahrzeuges auftreten und für die Elektronik als Anzeige für das Auftreten eines Unfalles dienen.

Die Erfindung gestattet also, jene abrupten, harten Stöße unschädlich zu machen, welche z.B. während des Fertigung und Endmontage von Schaltungsgehäusen auftreten können, z.B. durch versehentliches Fallenlassen des bereits fertig mit der Elektronik und der Sensoreinheit E ausgestatteten Schaltungsgehäuses G/B/S, oder auch durch einen versehentlichen harten Schlag mit einem Werkzeug gegen das bereits in das Fahrzeug eingebaute Schaltungsgehäuse G/B/S. Die Erfindung vermittelt daher auch, daß Schaltungsgehäuse G/B/S versehentlich zusammen mit ihren auf sol-

chen Wertschädigungen des Sensorinheiten E in in Kfz eingebaut werden oder nach dem Einbau - womöglich unkenntlich - beschädigt werden.

Die Erfindung gestattet, in breite Vielzahl verschiedenster Massen als Dämpfungselement D1/D2 zu verwenden, so daß man sich - je nach den vorhandenen Fertigungseinrichtungen und je nach den sonstigen Bedürfnissen wie chemische Neutralität - eine optimale Masse aus der Vielzahl der grundsätzlich verwendbaren Massen aussuchen kann. So kann das Dämpfungselement D1/D2 statt einer asphaltartigen Masse z.B. auch Silikon-Gel, mäßig ausgehärtetes Klebmaterial, Kautschuk und / oder Polyurethan enthalten oder völlig aus solchen Massen bestehen.

Wie Versuche zeigten, kann man bereits mit besonders wenig Dämpfungselement-Masse - und damit mit geringen zusätzlichen Gewicht des fertig montierten Schaltungsgehäuses G/B/S - eine deutliche Vorsorge gegen die Gefährdung durch Bruch bzw. durch bleibende Verformungen der Sensoranordnung erreichen, wenn sein Dämpfungselement D1/D2 mindestens 10 % der Oberfläche der Sensoreinheit E berührt.

Macht man aber die berührende Fläche größer als 10 % der Oberfläche der Sensoreinheit E, dann kann man, wie man schon gefühlsmäßig erfassen kann und wie auch Versuche zeigten, eine noch bessere Vorsorge gegen die Zerstörung der Sensoreinheit E erreichen. Besonders wichtig ist dies bei der Verwendung der besonders bruchgefährdeten Mikromechanik M als Sensoranordnung M. So kann man das Dämpfungselement D1 bzw. D2 auch mehr als 50% der Oberfläche der Sensoreinheit E bedecken lassen - z.B. sogar 100%. So starke Berührungen kann man z.B. dadurch erreichen, daß nachträglich alle Hohlräume der Kammer G/B rund um die Sensoreinheit E mit zunächst flüssiger danach mehr oder weniger sich verfestigender Dämpfungselement-Masse D1/D2 völlig ausgegossen werden, also z.B. mit durch Erwärmung genügend verflüssigter Asphaltmasse.

Eine besonders gute Vorsorge gegen die Gefährdung durch Bruch bzw. durch bleibende Verformungen der Sensoranordnung kann man dadurch erreichen, daß das Dämpfungselement D1/D2 - ausschließlich oder zusätzlich - einen im Prinzip beim Stoß vibrierfähigen Teil der Halterung H/T berührt. Bei dem in der Figur gezeigten Beispiel berührt das Dämpfungselement D2 alleine die Leiterplatte T, außerdem das Dämpfungselement D1 nicht nur die Sensorkapsel K sondern auch Teile des Bügels H. Dadurch werden die vom Schaltungsgehäuse G/B/S nach innen zur Sensoreinheit E fließenden Vibrationsenergien schon dann stark gedämpft, wenn sie sich über die Halterung H/T zum Sensorinheit E hin ausbreiten.

Um die eigentlich Sensoranordnung M vor Verschmutzung n oder vor chemischen Angriffen durch das Dämpfungselement D1/D2 verschonen zu können, kann die Sensoreinheit E - wie beispielhaft in der Figur gezeigt ist - eine Sensorkapsel K enthalten, in welcher die eigentliche, gegen Beschleunigungen und / oder Verzögerungen empfindliche Sensoranordnung M befestigt ist. Sensoranordnungen, welche chemisch und gegen Verschmutzungen unempfindlich sind, können jedoch auch unmittelbar von dem Dämpfungselement D1/D2 berührt werden.

Man kann die Vibrationsenergien noch besser dadurch dämpfen, daß die Dämpfungselemente D1/D2 nicht nur oberflächlich die Sensoreinheit E - bzw. unmittelbar deren Sensoranordnung M - bedecken, sondern daß die Dämpfungselemente D1/D2 sich zusätzlich von innen her gegen das äußere Gehäuse abstützen, also zumindest einen Teil eines Raumes zwischen der Sensoreinheit E und einem äußeren Gehäuse G/B ausfüllen. Dann dämpft das Dämpfungselement D1/D2 nämlich jeweils zusätzlich die Vibrationen des äußeren Gehäuses, schon bevor diese sich über die Halterung T/H auf das Sensoreinheit E ausbreiten.

Um - wie bereits in der Figur gezeigt ist - die Sensoreinheit E geschickt in einem Schaltungsgehäuse G/B/S so unterzubringen,

- daß das Schaltungsgehäuse G/B/S die von der Sensoreinheit E gesteuerte Elektronik aufnehmen kann,
- daß die Sensoreinheit E in einer engen eigenen Kammer G/B unter wenig Aufwand für die Dämpfungselement-Masse anzubringen ist und mit wenig zusätzlichen Gewicht erfindungsgemäß gegen die harten Stöße geschützt wird, und
- daß leicht vermieden werden kann, daß die Elektronik selbst durch Dämpfungselement-Massen verschmutzt wird,

kann in dem Schaltungsgehäuse G/B/S eine das äußere Gehäuse G/B bildende Kammer G/B angebracht werden,

- in welcher die Sensoreinheit E befestigt ist und
- deren freier Raum ganz oder teilweise mit dem Dämpfungselement D1/D2 ausgefüllt ist.

Patentansprüche

1. Sensoreinheit (E)

- welche bei einem Unfall zur Steuerung eines Insassenschutzsystemes eines Fahrzeuges dient,
- nämlich bevorzugt zur Steuerung der elektronischen Auslöseschaltung eines Airbag- und Gurtstrammsystems eines Kfz,

- mit einer bruch- oder verformungsfähigen Sensoranordnung (M), welche Beschleunigung n und / oder Verzögerung n mittels einer seismischen Masse erfassen kann, und
 - mit einer Halterung (H/T), welche die Sensoreinheit (E) an einem Objekt (G/B) befestigt,
 - nämlich z.B. an einem Teil (G/B) eines Schaltungsgehäuses (G/B/S),
- dadurch gekennzeichnet,**
- daß ihre (E) Oberfläche von einem weichen nachgiebigen Dämpfungselement (D1/D2) berührt wird, und
 - daß das Dämpfungselement (D1/D2) bei einem - im Vergleich zu dem Stoß, welcher bei dem Unfall unmittelbar auf die Sensoreinheit (E) wirkt - harten Stoß die auftretenden mechanischen Erschütterungen der Sensoreinheit (E) dämpft,
 - nämlich z.B. beim Aufprall nach einem versehentlichen Fallenlassen des die Sensoreinheit (E) enthaltenden Schaltungsgehäuses (G/B/S).

2. Sensoreinheit (E) nach Patentanspruch 1,

dadurch gekennzeichnet,

- daß sein Dämpfungselement (D1/D2) Silikon-Gel enthält oder aus Silikon-Gel besteht.

3. Sensoreinheit (E) nach Patentanspruch 1,

dadurch gekennzeichnet,

- daß sein Dämpfungselement (D1/D2) asphaltartige Masse enthält oder aus asphaltartiger Masse besteht.

4. Sensoreinheit (E) nach Patentanspruch 1,

dadurch gekennzeichnet,

- daß sein Dämpfungselement (D1/D2) mäßig ausgehärtetes Klebmaterial enthält oder aus einem mäßig ausgehärteten Klebmaterial besteht.

5. Sensoreinheit (E) nach Patentanspruch 1,

dadurch gekennzeichnet,

- daß sein Dämpfungselement (D1/D2) Kautschuk enthält oder aus Kautschuk besteht.

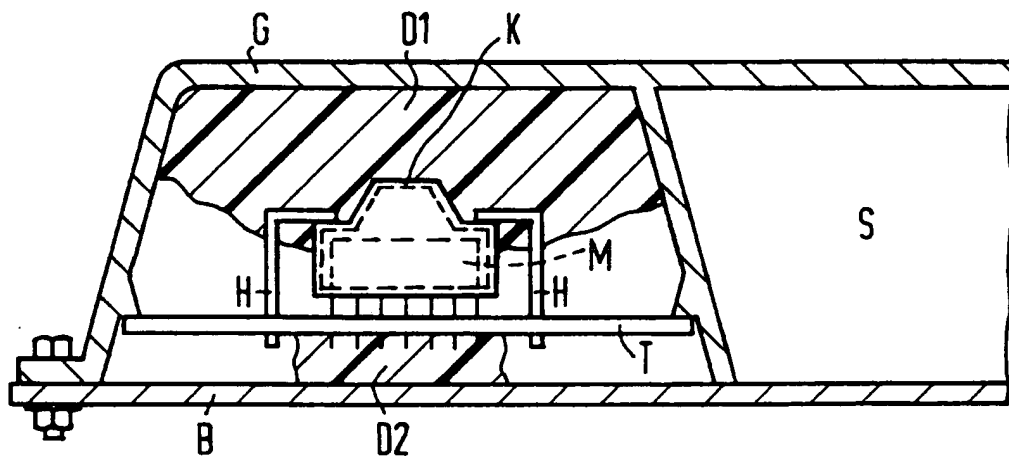
6. Sensoreinheit (E) nach Patentanspruch 1,

dadurch gekennzeichnet,

- daß sein Dämpfungselement (D1/D2) Polyurethan enthält oder aus Polyurethan besteht.

7. Sensoreinheit (E) nach einem der vorhergehenden Patentansprüche,

- dadurch gekennzeichnet,**
- daß sein Dämpfungselement (D1/D2) mindestens 10 % der Oberfläche der Sensoreinheit (E) berührt.
- 5
8. Sensoreinheit (E) nach Patentanspruch 7,
dadurch gekennzeichnet,
- daß sein Dämpfungselement (D1/D2) die Oberfläche der Sensoreinheit (E) zu mehr als 50% bedeckt.
- 10
9. Sensoreinheit (E) einschließlich einer starren Halterung (H/T) der Sensoreinheit (E), nach einem der vorhergehenden Patentansprüche,
- 15
- dadurch gekennzeichnet,**
- daß sein Dämpfungselement (D1/D2) - ausschließlich oder zusätzlich - einen im Prinzip beim Stoß vibrierfähigen Teil der Halterung (H/T) bedeckt.
- 20
10. Sensoreinheit (E) nach einem der vorhergehenden Patentansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
- daß sie (E) eine Mikromechanik (M) als Sensoranordnung darstellt oder enthält.
- 25
11. Sensoreinheit (E) nach einem der vorhergehenden Patentansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
- 30
- daß sie (E) eine Sensorkapsel (K) enthält, in welcher die eigentliche, gegen Beschleunigungen und / oder Verzögerungen empfindliche Sensoranordnung (M) befestigt ist.
- 35
12. Sensoreinheit (E) nach einem der vorhergehenden Patentansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
- daß sein Dämpfungselement (D1/D2) zumindest einen Teil eines Raumes zwischen der Sensoreinheit (E) und einem äußeren Gehäuse (G/B) ausfüllt.
- 40
13. Sensoreinheit (E) nach Patentanspruch 12,
dadurch gekennzeichnet,
- 45
- daß in einem Schaltungsgehäuse (G/B/S) eine das äußere Gehäuse (G/B) bildende Kammer (G/B) angebracht ist,
 - in welcher (G/B) die Sensoreinheit (E) befestigt ist und
 - deren (G/B) freier Raum ganz oder teilweise mit dem Dämpfungselement (D1/D2) ausgefüllt ist.
- 50
- 55





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 92 10 6898

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.5)
A	FR-A-2 550 145 (ROBERT BOSCH GMBH) * Abbildungen 1-5 * * Zusammenfassung * * Seite 4, Zeile 31 - Seite 8, Zeile 8 * ----	1, 10, 11	B60R21/00 G01P1/00 H05K5/00
A	GB-A-2 084 330 (SUNDSTRAND DATA CONTROL INC.) * Abbildungen 1-5 * * Zusammenfassung * * Seite 1, Zeile 20 - Seite 2, Zeile 64 * ----	1-7, 9, 10, 12	
A	US-A-3 383 565 (DAVIS M. GRITTON) * Abbildungen 1-3 * * Zusammenfassung * * Spalte 2, Zeile 24 - Spalte 4, Zeile 31 * ----	1-7, 9, 12	
A	US-A-4 577 496 (GROVER ET AL.) * Abbildungen 1-3 * * Zusammenfassung * * Spalte 2, Zeile 50 - Spalte 4, Zeile 6 * ----	1-7, 9, 11, 12	
A	US-A-5 096 427 (SADIGH-BEHZADI) * Abbildungen 1-6 * * Zusammenfassung * * Spalte 2, Zeile 55 - Spalte 5, Zeile 12 * ----- -----	1-7, 9, 12	B60R H01H G01P H05K
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchier DEN HAAG		Abschließung der Recherche 12 FEBRUAR 1993	Erfinder D'SYLVIA C.
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument * : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			